കമ്പനികളോട് പിന്നീട് ഞങ്ങൾ പണം നൽകാമെന്ന് ഗ്രാമസഭകളും പി.ടി.എ. കളും പറഞ്ഞപ്പോൾ അത് വിശ്വസിച്ച് അവർ കമ്പ്യൂട്ടർ കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. അതു കൊണ്ട് കമ്പ്യൂട്ടർ വിദ്യാഭ്യാസത്തിലുള്ള ജനങ്ങളുടെ ആവേശം ഈ പദ്ധതിയിലൂടെ പ്രകടമായിക്കൊണ്ടിരിക്കും. സാമ്പത്തിക പരിമിതിക്കുള്ളിൽ നിന്നുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റ് ഒരു ഷെയർ കൊടുക്കും. ബാക്കിയുള്ളത് പല സ്ഥലങ്ങളിൽക്കൂടി ഞങ്ങൾ സംഘടിപ്പിക്കും; ഒരു വർഷംകൊണ്ട് തീർച്ചയായിട്ടും പ്രായോഗികമാക്കും. അതിനുള്ള പരിശീലനം വ്യാപകമായ തോതിൽ തുടങ്ങിക്കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു.

റിംഗ്റോഡ് പദ്ധതി

2 (*92) ശ്രീ. കെ. പ്രകാശ് ബാബു :
പ്രൊഫ. മീനാക്ഷി തമ്പാൻ :
ശ്രീ. പി. നാരായണൻ :
ശ്രീ. ജോസ് ബേബി :
ശ്രീ. സി. എൻ. ജയദേവൻ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പു മന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് ഏതെങ്കിലും നഗരങ്ങളിൽ റിംഗ്റോഡ് പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ടോ ;

(ബി) ഇല്ലെങ്കിൽ ഏതെല്ലാം നഗരങ്ങളിൽ ഈ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ ?

വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പു മന്ത്രി (ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്) :

(എ & ബി) തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം നഗരങ്ങളിൽ റിംഗ് റോഡ് നിർമ്മാണം അതാതു നഗരങ്ങളുടെ മാസ്റ്റർ പ്ലാനിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. പ്രകാശ് ബാബു : ഒരു മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കാൻ പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പിനു നിർദ്ദേശം നൽകിയിരുന്നോ? ഉത്തരത്തിൽ സൂചിപ്പിക്കുന്ന തരത്തിൽ തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിൽ മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കിയത് പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പാണോ? അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ മറ്റു നഗരങ്ങൾക്കു വേണ്ടി ഇങ്ങനെയൊരു മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കാൻ കഴിയാതെ പോയത് എന്തുകൊണ്ടാണ്?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : തിരുവനന്തപുരത്താണെങ്കിൽ തിരുവനന്തപുരം ഡെവലപ്മെന്റ് അതോറിറ്റിയും തിരുവനന്തപുരം കോർപ്പറേഷനുമൊക്കെ മുൻകൈയെടുത്ത് ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കറുടേയുംകൂടി സജീവമായ നേതൃത്വത്തോടുകൂടിയാണ് ഇവിടത്തെ പദ്ധതി തയ്യാറാക്കിയിരിക്കുന്നത്. ആ പദ്ധതി പി.ഡബ്ലിയു.ഡി.യെ ഇംപ്ലിമെന്റ് ചെയ്യാൻ ഏൽപ്പിച്ചാൽ അവർ അതു നടപ്പിലാക്കും.

ശ്രീ. കെ. പ്രകാശ് ബാബു : നമ്മുടെ നഗരങ്ങളിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഒഴിവാക്കുന്നതിനും മറ്റു നഗരങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തുന്നതിനും തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ പ്രത്യേകിച്ച് മുനിസിപ്പാലിറ്റികളും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കോർപ്പറേഷനുകളുമായി യോജിച്ചുകൊണ്ട് പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പുംകൂടി സംയുക്തമായി ഒരു സംരംഭത്തിന് തുടക്കം കുറിച്ചാൽ നഗരങ്ങളിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഒഴിവായിക്കിട്ടും. ബൈപ്പാസ് ആവശ്യമാണ്. എന്നാൽ നഗരങ്ങളെ ടച്ച് ചെയ്തു കൊണ്ട് ഇങ്ങനെയൊരു ശൃംഖലതന്നെ ഉണ്ടാക്കിയെടുക്കാൻ കഴിയും. അതു കൊണ്ട് ഒരു സംയുക്ത സംരംഭം എന്നുള്ള നിലയിൽ മുനിസിപ്പാലിറ്റികളേയും കോർപ്പറേഷനുകളേയും സംയോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പുംകൂടി ഉൾപ്പെട്ടുകൊണ്ട് കേരളത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട എല്ലാ നഗരങ്ങളിലും ഈ പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുമോ ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : ഇതിനകം തന്നെ പത്തനംതിട്ട ഔണിൽ ഒരു റിംഗ് റോഡ് നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്. മലമ്പുഴയിൽ ഒരു റിംഗ് റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നതിന് 350 ലക്ഷം രൂപയുടെ ഭരണാനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. തൊടുപുഴ, തലശ്ശേരി എന്നീ മുനിസിപ്പാലിറ്റികളിലും ഇതുപോലെയുള്ള ഒരു മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിന് താൽപ്പര്യം എടുത്ത് മുന്നോട്ടു വരുന്ന മുനിസിപ്പാലിറ്റികൾ അങ്ങനെയൊരാവശ്യം ഉന്നയിച്ചാൽ, ഗവൺമെന്റിന്റേയും കൂടി പങ്കാളിത്തത്തോടുകൂടി ചിലതെല്ലാം റൈറ്റ്സിനെക്കൊണ്ടാണ് ചെയ്യിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇൻഡ്യയിൽ കിട്ടാവുന്ന ഏറ്റവും വലിയ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമാണ് റൈറ്റ്സ്. ആധികാരികമായി ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് പ്രോജക്ട് കൊടുത്താൽ റൈറ്റ്സിന്റെ പ്രോജക്ടാണെങ്കിൽ സഹായിക്കും. ബഡ്ജറ്റ് മണികൊണ്ട് മാത്രം ഇതൊന്നും നടക്കുകയില്ല. അതു കൊണ്ട് കൂടുതൽ ഔണുകളിൽ ഇത് ഏർപ്പെടുത്തണമെന്നുള്ള നിർദ്ദേശം സ്വാഗതാർഹമാണ്.

ശ്രീ. സി. എൻ. ജയദേവൻ : നഗരങ്ങളിൽ വാഹനക്കുരുക്കുകൾ ഒഴിവാക്കാൻ വേണ്ടി ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള ബൈപ്പാസുകൾ നിലവിൽ വന്നപ്പോൾ തൃശ്ശൂർ-മണ്ണുത്തി, തൃശ്ശൂർ-തലോർ ബൈപ്പാസുകൾ വന്നതിലൂടെ അവിടത്തെ റോഡുകൾ ഗതാഗതയോഗ്യമല്ലാതായി മാറിയിരിക്കുന്നു. ഇതിന്റെ പുനർ നിർമ്മാണത്തിനും സംരക്ഷണത്തിനും പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പ് വേണ്ട ശ്രദ്ധ ചെലുത്താൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : തൃശ്ശൂർ-മണ്ണുത്തി റോഡ് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു റോഡാണ്. അതിന് ബൈപ്പാസ് വന്നുവെങ്കിലും അതിപ്പോൾ നല്ല കണ്ടീഷനിൽത്തന്നെയാണെന്നാണ് എനിക്കു തോന്നുന്നത്. തൃശ്ശൂർ-തലോർ റോഡ് അടുത്തകാലത്ത് വീതി കൂട്ടി ടാർ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഞാൻ ഈ അടുത്ത ദിവസം അതിലേ പോയിരുന്നു. ആ റോഡ് കൂടുതൽ വികസിപ്പിക്കണമെങ്കിൽ റോഡിന്റെ സൈഡിലുള്ള ഒട്ടേറെ മരങ്ങൾ മുറിച്ചു മാറ്റണം. അത് വെട്ടി മാറ്റുന്നത് ഹൃദയ വേദനയുള്ള കാര്യമാണ്. മരങ്ങൾ വെട്ടി മാറ്റാതെ വീതി കൂട്ടാൻ ഒക്കുകയില്ല. കിട്ടുന്നതിൽ പരമാവധി വീതിയെടുത്ത് ടാർ ചെയ്ത് ആ റോഡ് മനോഹരമാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. സി. എൻ. ജയദേവൻ : തൃശ്ശൂരിൽത്തന്നെ എൻ.എച്ച്. 47-നും എൻ.എച്ച്. 17-നും തമ്മിൽ കണക്ട് ചെയ്യുന്ന ഒരു നിർദ്ദേശമുണ്ടായിരുന്നു. ആ നിർദ്ദേശം എവിടെ വരെ എത്തി എന്ന് വിശദീകരിക്കാമോ ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് : എൻ. എച്ച്-നുള്ള ഒട്ടേറെ പ്രൊപ്പോസൽ പെൻഡിംഗാണ്. അടുത്ത കാലത്ത് എൻ.എച്ച് 17-ന് ഒരു ശാപമോക്ഷം കിട്ടിയതാണ് വരാപ്പുഴ പാലം. എങ്കിലും എൻ.എച്ച് 17-മായി തൃശ്ശൂരിനെ കണക്ട് ചെയ്യുന്ന ലിങ്ക് റോഡിന് മുൻഗണന കൊടുക്കാൻ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനോട് ആവശ്യപ്പെടുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എ. സി. ഷൺമുഖദാസ് : നഗരത്തിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്കിന് പരിഹാരമായിട്ടുള്ള ഒരു പുതിയ നിർദ്ദേശമാണ് ഈ ലിങ്ക്റോഡ്. എന്നാൽ ഈ അടുത്ത കാലത്ത് എല്ലാം പ്ലാനിൽ വരുന്നതേയുള്ളൂ ; ഒന്നും നടക്കുന്നില്ല. ആ നിലയ്ക്ക് എൻ.എച്ച് 47-ൽ ഉള്ള ആലപ്പുഴ-കൊല്ലം, 17-ൽ ഉള്ള കോഴിക്കോട്, തലശ്ശേരി, കണ്ണൂർ ഈ നഗരങ്ങളിലെ ബൈപ്പാസുകൾക്ക് ഏറ്റവും മുൻഗണന കൊടുക്കാനുള്ള വല്ല നിർദ്ദേശവും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടോ ; ഉണ്ടെങ്കിൽ 20 കൊല്ലംമുമ്പ് ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടത്തുകയും പണി തുടങ്ങാതിരിക്കുകയും ചെയ്ത സാഹചര്യം പരിഗണിച്ച് പ്രത്യേക പരിഗണന കൊടുക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് : ഇതിൽ രണ്ടു ബൈപ്പാസുകൾ, കൊല്ലം, ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസുകൾ മുഖ്യമന്ത്രി പോയി ചർച്ച ചെയ്തതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മലേഷ്യൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ സഹകരണത്തോടുകൂടി നിർമ്മിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഒരു എം.ഒ.യു. ഒപ്പു വയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കേരളത്തിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ഇപ്പോൾ മലേഷ്യയിൽ പോയിരിക്കുകയാണ്. ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരും കൂടി പോകണം. അത് അവസാന ഘട്ടത്തിലെത്തിയിട്ടുണ്ട്. അഞ്ച് പ്രോജക്ടുകൾ അവർ എടുക്കുകയാണ്. അതിൽ തൃശ്ശൂർ ബൈപ്പാസും ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസും ഉണ്ട്. രണ്ടും കൂടി ഏകദേശം 200 കോടി രൂപ ചെലവു വരുന്നതാണ്. സമയബന്ധിതമായി, രണ്ടു കൊല്ലം കൊണ്ട് തീർക്കത്തക്കവണ്ണമുള്ള ഒരു പ്രോജക്ടാണ് തയ്യാറാക്കിയിരിക്കുന്നത്. അതിന്റെ എം.ഒ.യു. ഒപ്പിടുന്നതിനു വേണ്ടിയാണ് ഇപ്പോൾ മലേഷ്യയിൽ പോയിട്ടുള്ളത്.തലശ്ശേരി, മാഹി, ധർമ്മടം (പാലം ഉൾപ്പെടെയുള്ളത്) വളരെ പ്രാധാന്യമുള്ളതാണ്. രണ്ടു പാലങ്ങൾക്കു തന്നെ ഏതാണ്ട് 50 കോടി രൂപയാകും. നാഷണൽ ഹൈവേയ്ക്കാകെ നമുക്ക് ഒരു വർഷം തരുന്നത് 100 കോടി രൂപയിൽത്താഴെയാണ്. ഈ ദുഃസ്ഥിതി മാറണമെങ്കിൽ ഗോൾഡൻ ക്വാഡ്രിലാറ്ററിൽ കേരളത്തെ ഉൾപ്പെടുത്തണം. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ ബോംബെ വരെയുള്ള ഭാഗം ഇന്ത്യയിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട മുഴുവൻ കോറിഡോറുകളും, ബോംബെ, ഡൽഹി, കൽക്കട്ട, ചെന്നൈ, ചെന്നൈയിൽ നിന്ന് മദ്രാസ് ഇതിനെല്ലാം 50,000 കോടി രൂപ അഞ്ചു കൊല്ലം കൊണ്ട് മുടക്കുന്ന പദ്ധതിയിൽ കേരളത്തെ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. അതിനുള്ള ശബ്ദം വീണ്ടും നമ്മൾ ഉയർത്തുകയാണ്. വല്ലപ്പോഴും കുറേശ്ശേ രൂപ തന്നാൽ അത് തീരുകയില്ല. പക്ഷേ ഒരു കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറോട് പറയാനാഗ്രഹിക്കുന്നു. ആ ബൈപ്പാസിന്റെ ഒരു പോർഷൻ 8 കോടി രൂപ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് മുടക്കി പണിയാരംഭിച്ച് പൂർത്തിയാവാൻ പോവുകയാണ്.

ശ്രീ. കെ. സി. വേണുഗോപാൽ : ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസിന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞു. അതിന്റെ ഒന്ന്, രണ്ട്, അഞ്ച് റീച്ചുകളുടെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പണി നടന്നു കൊണ്ടിരിക്കുന്നത് പൂർത്തിയായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മൂന്നും നാലും റീച്ചുകളുടെ പണിയാണ് അവിടെ സ്തംഭനത്തിലായിക്കിടക്കുന്നത്. അങ്ങേയ്ക്കറിയാം, നഗരത്തിലെ പാലങ്ങൾ പൊളിച്ചിട്ട് നഗരത്തിലൂടെയുള്ള ഗതാഗതം സ്തംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. നാഷണൽ ഹൈവേയിലൂടെ യാത്രചെയ്യുന്നവർക്ക് ഇനി ആകെ ആശ്രയം ബൈപ്പാസ് പൂർത്തിയാക്കുക എന്നുള്ളതാണ്. സമയബന്ധിതമായി മൂന്നും നാലും റീച്ചുകൾ, 99 കോടി രൂപയോളം വരുന്ന പ്രോജക്ടാണെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്, എന്നു പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ ?

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് : ആലപ്പുഴ പട്ടണത്തിൽ രണ്ടു പാലം പൊളിച്ചിട്ടതിനെപ്പറ്റി അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. ഒരു ദിവസംതന്നെ അഞ്ചു പാലങ്ങൾ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തിട്ടുമുണ്ട്. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം ആലപ്പുഴ പട്ടണത്തിൽ മാത്രം പാലങ്ങളുടെ പണിക്ക് 10 കോടി രൂപ മുടക്കിക്കിഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. അതിൽ കോൺട്രാക്ടേഴ്സ് പണി നിറുത്തിപ്പോയതുകൊണ്ടാണ് രണ്ടു പാലങ്ങൾ കിടക്കുന്നത്. 93 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതി ഉടനടി നടപ്പാക്കാൻ മലേഷ്യൻ ഗവൺമെന്റ് എഗ്രി ചെയ്തതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ആ എം.ഒ.യു. ഒപ്പിടുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ മലേഷ്യയിൽ പോയിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. സി. കെ. രാജേന്ദ്രൻ : ലിങ്ക് റോഡുപോലെതന്നെ പ്രാധാന്യമുള്ളതാണ് തിരക്കേറിയ നാഷണൽ ഹൈവേകൾ നാലുവരിപ്പാതയാക്കുക എന്നുള്ളത്. വളരെ തിരക്കേറിയ ട്രാഫിക്കുള്ള പാലക്കാട്-തൃശ്ശൂർ എൻ. എച്ച്. നാലുവരിയാക്കുന്നതിനുള്ള എന്തെങ്കിലും നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ ; ഇല്ലെങ്കിൽ അതിനെ സംബന്ധിച്ച് തീരുമാനം എടുക്കാൻ തയ്യാറാകുമോ ?

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് : സേലം-കൊച്ചി നാലുവരിപ്പാതയാക്കുന്ന സ്കീം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. സ്വാഭാവികമായും പാലക്കാട്-തൃശ്ശൂർ അതിൽ വരും.

ശ്രീ. കെ. മുഹമ്മദാലി : വരാപ്പുഴ പാലത്തിന്റെ കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ പറഞ്ഞു. വരാപ്പുഴ പാലത്തിന്റെ ഉദ്ഘാടനം കഴിഞ്ഞുവെങ്കിലും ഇടപ്പള്ളിവരെ അതിന്റെ അപ്രോച്ച് റോഡിന്റെ കാര്യത്തിൽ എൽ.എ.എസ്റ്റിമേറ്റ് നമ്മൾ സമയത്തിന് കൊടുക്കാതെ പോയതുകൊണ്ട് പ്രശ്നമുണ്ട്. ഇതുവരെ അതിന്റെ സാംങ്ഷൻ കിട്ടിയിട്ടില്ല. സംഭവം എന്താണെന്നു പറഞ്ഞാൽ ആ ആർ. ഒ. ബി. ആയിട്ടില്ല. അവിടെ എല്ലാ വണ്ടികളും വന്ന് മൂവ് ചെയ്യാൻ പറ്റാത്ത വളരെ ഗുരുതരമായ സ്ഥിതി വന്നിട്ടുണ്ട്. മറ്റൊന്ന് ആലുവ-അങ്കമാലി ഫോർ ലൈനിന് അനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഏപ്രിലിൽ പണി തുടങ്ങേണ്ടതാണ്. യൂട്ടിലിറ്റി മാറ്റികൊടുക്കേണ്ട കാര്യത്തിൽ ബന്ധപ്പെട്ടവരെ വിളിച്ചുകൂട്ടി ഡിസ്കസ് ചെയ്ത് തീരുമാനം ഉണ്ടാക്കാൻ കാലതാമസം വന്നാൽ അത് വീണ്ടും നീണ്ടുപോകും. വളരെ കാലങ്ങളായിട്ടുള്ള ഒരു പ്രൊപ്പോസലാണ്. അത് സമയം നഷ്ടപ്പെടാതെ പെട്ടെന്ന് യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാനുള്ള നടപടി ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : വരാപ്പുഴ പാലവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ആർ.ഒ.ബി.....
22 ആർ.ഒ.ബി.കൾ ഒരു വർഷം കൊണ്ട് എടുക്കാൻ തീരുമാനിച്ചതിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

16 ആർ.ഒ.ബി.കൾ ടെണ്ടർ ചെയ്ത് എഗ്രിമെന്റായിക്കഴിഞ്ഞു. ഫോർമൽ ഉദ്ഘാടനം അഞ്ചെണ്ണത്തിന്റെ നടത്തിയെന്നേയുള്ളൂ. ബാക്കിയെല്ലാം പണി ആരംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതിന് ഒരു പ്രയോറിട്ടി കൊടുത്തുകൊണ്ട് വരാപ്പുഴയ്ക്കുള്ള ആർ.ഒ.ബി. റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ തന്നെ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുന്നതാണ്. അപ്പോൾ ഫണ്ട്സിന്റെ പ്രശ്നം വരികയില്ല. ആലുവ-അങ്കമാലി നാലുവരിപ്പാതയുടെ പണിയിൽ ലാന്റ് അക്വിസിഷനിൽ കുറച്ച് താമസമുണ്ടായി. പ്രൊപ്പോസൽ കൊടുത്താലുണ്ടാകുന്ന താമസം അറിയാമല്ലോ. അവസാനം മാർത്താണ്ഡവർമ്മപ്പാലത്തിന്റെ തറക്കല്ലിടാൻ ഡേറ്റ് ചോദിച്ചുകൊണ്ടു പോയിരിക്കുകയാണ്. അവസാനം ഉത്തരവായി.

ശ്രീ. പി. രാജു : എൻ.എച്ച് 17-ലെ വരാപ്പുഴ മുതൽ മൂത്തകുന്നം വരെയുള്ള പ്രദേശങ്ങളിൽ റോഡിനാവശ്യമായ സ്ഥലത്തിന് അക്വിസിഷൻ നടപടി പൂർത്തികരിച്ച് എൻ.എച്ചിന് കൈമാറിക്കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. അതിനകത്തുള്ള ചെറിയ ചെറിയ പാലങ്ങളുടെ പണിയും പൂർത്തീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. പക്ഷേ റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം കഴിഞ്ഞ അഞ്ചു വർഷക്കാലമായിട്ടും നടക്കുന്നില്ല, കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അതിന്റെ പണം തരുന്നില്ലെന്നാണ് എൻ.എച്ച് -കാർ പറയുന്നത്. ആ പണി പൂർത്തികരിക്കാത്തതു കൊണ്ട് എൻ.എച്ച്. 17-ലെ വരാപ്പുഴ പാലം പണി തീർന്നതോടുകൂടി പറവൂർ, മൂത്തകുന്നം പോലെയുള്ള പ്രദേശങ്ങളിൽ വാഹനഗതാഗതം മുന്നോട്ടു കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയാത്ത വിധത്തിലുള്ള സ്തംഭനം ഇന്ന് അനുഭവപ്പെടുകയാണ്. മൂത്തകുന്നം മുതൽ വരാപ്പുഴ വരെയുള്ള ഭാഗത്തെ എല്ലാ അക്വിസിഷൻ നടപടികളും പൂർത്തീകരിച്ച് അത് കൈമാറിയിട്ടുള്ളതാണ്. അവിടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം നടത്താനാവശ്യമായ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുമോ ?

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് : നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ കാര്യത്തിൽ കേരളത്തോട് കടുത്ത അവഗണനയുണ്ടെന്ന് കാര്യകാരണ സഹിതം ഞാൻ അടുത്ത ദിവസം വരാപ്പുഴ പാലത്തിന്റെ ഉൽഘാടന വേളയിലും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് പറയുകയുണ്ടായി. ഇന്ത്യയിൽ ആകെയുള്ള നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ടൂലൈൻ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഏകദേശം 75 ശതമാനം റോഡുകളും ആയിക്കഴിഞ്ഞപ്പോൾ കേരളത്തിൽ അത് 26 ശതമാനമാണ്. സ്റ്റേറ്റ് റോഡുകൾ അതിനേക്കാൾ മെച്ചപ്പെടുകയാണ്. 1996-നു മുമ്പ് അമ്പതുകോടിരൂപയിൽ താഴെയായിരുന്നു നമുക്ക് തന്നുകൊണ്ടിരുന്നത്. അതിപ്പോൾ 100 കോടി രൂപയായിട്ടുണ്ട്. 100 കോടി രൂപ കൊണ്ടും ഈ റോഡൊന്നും നിർമ്മിക്കാൻ കഴിയില്ല. നാലുവരി പാതയാക്കണമെങ്കിൽ ഒരു കിലോമീറ്ററിന് 5 കോടി രൂപ വേണം. അപ്പോൾ ഒരു വർഷം ചെയ്യാൻ പറ്റുന്നത് 20 കിലോമീറ്റർ റോഡാണ്. ഇവിടെ സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റിന്റെ ഫണ്ടാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. തിരുവനന്തപുരത്ത് നാഷണൽ ഹൈവേ ഉൾപ്പെടെ നാലുവരിപ്പാതയാക്കുന്നത് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ഫണ്ട് മുടക്കിയാണ് ; ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഫണ്ടല്ല. അതിനുവേണ്ടി നമ്മൾ കാത്തിരിക്കുന്നില്ല. കാത്തിരുന്നാൽ അടുത്ത കാലത്തൊന്നും നടക്കുകയില്ല എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർകൂടി മുൻകൈ എടുത്ത് സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റിന്റെ ഫണ്ട് ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയാണ് നാലുവരിപ്പാത ഇവിടെ നിർമ്മിക്കുന്നത്. ഫണ്ട് അലോട്ടുമെന്റിന്റെ കാര്യത്തിലുള്ള കുറവ് ഗോൾഡൻ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കാഡ്രിലാറ്ററലിന്റെ കാര്യത്തിൽ പരിപൂർണ്ണമായി അവഗണിച്ചതോടുകൂടി അതിന്റെ മൂർദ്ധന്യതയിലെത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ഒറ്റക്കെട്ടായി ഈ സഭ പ്രമേയം പാസ്സാക്കിയതാണ്. നമുക്ക് ആവശ്യപ്പെടാനേ കഴിയുകയുള്ളൂ. പുതിയ പുതിയ എൻ.എച്ച്-ലേയ്ക്ക് കേരളത്തിലെ റോഡുകൾ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നു എന്നു പറയുമ്പോൾ നമുക്ക് ആശങ്കയാണ്. കാരണം ആ റോഡിന്റെ കഥ അതോടുകൂടി കഴിഞ്ഞു എന്നാണ് വയ്പ് എൻ.എച്ച് 17-ന്റെ കഥ എന്താണ്? ഒരു പണിയും അവിടെ നടക്കുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് സ്റ്റേറ്റ് റോഡുകൾക്ക് അടുത്ത അഞ്ചു വർഷത്തേയ്ക്ക് 5,000 കോടി രൂപ പല ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നും സ്വരൂപിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ റോഡുകളൊക്കെ എൻ.എച്ച് ഏറ്റെടുത്താലും ഇന്നത്തെ നില തുടരുകയാണെങ്കിൽ അവിടെയൊന്നും ഒരു പണിയും നടക്കുകയില്ല.

ശ്രീ. കെ. എ. ചന്ദ്രൻ : പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള റോഡുകൾ ടാർ ചെയ്യാൻ അത്യാവശ്യത്തിനുപോലും ടാർ ലഭിക്കുന്നില്ല. മറ്റ് റോഡുകൾക്ക് ആവശ്യത്തിന് ടാർ ലഭിക്കുന്നുമുണ്ട്. ഇത് ലഭിക്കാതിരിക്കുന്നതിന് കാരണമെന്താണ് ; അടിയന്തിരമായി ടാർ ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് : ടാർ അടിയന്തിരമായി ലഭ്യമാക്കാൻ വേണ്ട നിർദ്ദേശങ്ങൾ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൽ നിന്ന് കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ് : പൂഞ്ഞാർ-കോട്ടയം റൂട്ടിൽ പാലായിൽക്കൂടി മുന്നൂറ് മീറ്ററോളം ദൂരം കടക്കാൻ അരമണിക്കൂർ വേണം. അത്ര റഷ് ആണ്. റോഡിന് വീതി ഇല്ല. ഏറ്റുമാനൂരിലെ സ്ഥിതിയും അതുപോലെതന്നെ. കോട്ടയം ടൗണിൽക്കൂടിയും കടന്നുവരാൻ ഒരു രക്ഷയുമില്ല. ഇതുതന്നെ സ്ഥിതി. പാലാ, ഏറ്റുമാനൂർ, കോട്ടയം എന്നീ മൂന്നു ടൗണുകളിലും എത്രയും വേഗം ബൈപാസ് നിർമ്മിക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് : തിരുവല്ല-ചങ്ങനാശ്ശേരി-കോട്ടയം പട്ടണം ടച്ച് ചെയ്യാതെയുള്ള ബൈപാസുകളുടെ തീരുമാനമെടുത്തു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. കുറേ ഭാഗത്ത് പണികൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പാലായ്ക്ക് ഒരു ബൈപാസ് തുടങ്ങുന്ന കാര്യവും അടുത്തുതന്നെ തീരുമാനമായിട്ടുണ്ട്.

മി.സ്പീക്കർ : ഒരു പ്രത്യേക നോട്ടീസ് ഇല്ലാതെ ഇതിനൊക്കെ മറുപടി പറയുന്നത് ഒരു പ്രത്യേക കഴിവ് തന്നെയാണ്. അതിന് ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ : ബൈപാസുകളുടെ കാര്യം പറഞ്ഞപ്പോൾ ബൈപാസുകളിൽ ഏറ്റുവും പഴയതാണ് കൊല്ലം ബൈപാസ്, മുപ്പത് വർഷത്തോളമായി അതിന്റെ അക്വിസിഷൻ കഴിഞ്ഞ് അതിന്റെ ഒന്നും രണ്ടും സ്റ്റേജ് ഇപ്പോൾ പണി പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്. മൂന്നും നാലും സ്റ്റേജുകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ബി.ഒ.ടി. അടിസ്ഥാനത്തിൽ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുള്ളതായി അറിയുന്നു. അത് എത്രയും വേഗം പൂർത്തിയാക്കി ഈ ബൈപാസിന് ശാപമോക്ഷം നൽകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് : ഞാൻ ആദ്യം ഉത്തരം പറഞ്ഞപ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ ഉണ്ടായിരുന്നില്ല എന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്. മലേഷ്യൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ സഹായത്തോടെ വർക്ക് ഏറ്റെടുക്കുകയാണ്. അതിന്റെ പ്രയോറിറ്റിയുള്ള അഞ്ച് വർക്കുകളിൽ ഒന്നാണ് കൊല്ലം ബൈപാസ്. ഏകദേശം നൂറുകോടി രൂപ മുടക്കി ഒരു കൊല്ലംകൊണ്ട് പൂർത്തിയാക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഒരു കൊല്ലം എന്നു പറഞ്ഞാൽ ഇപ്പോൾ അത് വളരെ കുറഞ്ഞ കാലാവധിയാണ് എന്ന് തോന്നാമെങ്കിലും ഇൻഡ്യയിലെ പല സംസ്ഥാനങ്ങളിലും രാജ്യത്തിന് പുറത്തും ഈ വർക്കുകളൊക്കെ ഒറ്റക്കൊല്ലം കൊണ്ടാണ് തീർക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് നമ്മൾ ടെണ്ടർ വിളിക്കുമ്പോൾ തന്നെ വൺ ഈയർ ഇട്ടാണ്, ആർ.ഒ.ബി-സ് മുഴുവൻ വൺ ഈയർ കണ്ടീഷനിലാണ്. വൺ ഈയർ കണ്ടീഷന് കമ്പനികൾ രംഗത്ത് വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് കൊല്ലം ബൈപാസ് ഒരു കൊല്ലം കൊണ്ട് തീരും.

ശ്രീ. സി. പി. ബാലൻ വൈദ്യർ : കോഴിക്കോട് ബൈപാസ് എന്നത്തേയ്ക്ക് പണി പൂർത്തിയാകും ; അതിന്റെ ഇപ്പോഴത്തെ സ്ഥിതി എന്താണെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് : കോഴിക്കോട് ബൈപാസിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം 24 കോടി രൂപ മുടക്കിയുള്ള വർക്കുകൾ നമ്മൾ ആരംഭിച്ചു. അതിൽ ഒരൊറ്റ പാലത്തിന് ചില പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടായി. പ്രശ്നങ്ങൾ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർക്കറിയാം. അത് പരിഹരിച്ച് ഇപ്പോൾ ഫുൾ സ്വിങ്ങിൽ പണി നടക്കുന്നു.

മി.സ്പീക്കർ : ചോദ്യം 93

(ചോദ്യകർത്താക്കൾ സഭയിൽ ഹാജരില്ലാതിരുന്നതിനാൽ *93-ാം നമ്പർ ചോദ്യം ഉന്നയിക്കപ്പെട്ടില്ല.)

വൃദ്ധ നയം

3 (*94) ശ്രീ. വർഗ്ഗീസ് വൈദ്യർ :
ശ്രീമതി കെ. കെ. ശൈലജ ടീച്ചർ :
ശ്രീ. പി. രാഘവൻ :
ശ്രീ. സി. പി. ബാലൻ വൈദ്യർ :
ശ്രീ. എ. അലി ഹസ്സൻ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വ്യവസായവും സാമൂഹ്യക്ഷേമവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് ഒരു വൃദ്ധനയം ആവിഷ്കരിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്ന് സർക്കാർ കരുതുന്നുണ്ടോ ;

(ബി) എങ്കിൽ ഇതു സംബന്ധിച്ച് എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വിശദാംശം വെളിപ്പെടുത്താമോ ;

(സി) സംസ്ഥാനത്തെ വൃദ്ധജനസംഖ്യ വർദ്ധിച്ചുവരുന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടുവോ ; എങ്കിൽ കഴിഞ്ഞ സെൻസസ് പ്രകാരം സംസ്ഥാനത്തെ ആകെ ജനസംഖ്യയിൽ വൃദ്ധജനങ്ങൾ എത്ര ശതമാനം എന്ന് വെളിപ്പെടുത്താമോ ;

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly